Deutscher Bundestag **Drucksache 17/7297**

17. Wahlperiode 11. 10. 2011

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/7081 –

Öffentliche Versprechen und fehlende Umsetzung – Halbzeitbilanz der Bundesregierung im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Herbst 2009 „stolperte" der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Dr. Peter Ramsauer in sein Amt, indem er zunächst gegen den Willen der Bundeskanzlerin eine Pkw-Maut forderte. Trotz Unterstützung des liberalen Koalitionspartners in Person des stellvertretenden Vorsitzenden der Fraktion der FDP, Patrick Döring, musste der Bundesminister zurückrudern. Der nächste Fauxpas lies nicht auf sich warten. Pünktlich zum 20. Jubiläum des Mauerfalls kündigte der Bundesminister zum 9. November 2009 das Ende des Aufbaus Ost an und startete eine Neidkampagne für mehr Investitionen in Westdeutschland.

Dr. Peter Ramsauer hat sich seitdem vom Ankündigungs- zum Stillstandsminister entwickelt. Er handelt ideen- und kraftlos. „Ratloser Ramsauer" schrieb die Wochenzeitung „DIE ZEIT" (vgl. DIE ZEIT, 1. Juni 2011). Die „Frankfurter Allgemeine Zeitung" titelte zurecht „Verkehrspolitik im Stillstand" und merkte an: „Um Verkehrspolitik zu gestalten, reichen das Fummeln an der Punktekartei in Flensburg, das begleitete Autofahren mit 17 Jahren oder das Durchforsten des Verkehrsschilderwaldes nicht aus" (vgl. FAZ, 17. Juni 2011).

Eine der Ursachen ist die gegenseitige Blockade der Koalitionspartner CDU, CSU und FDP. Außerdem sind sich der zuständige Bundesminister Dr. Peter Ramsauer und die Vertreter der Koalitionsfraktionen der CDU/CSU und FDP im Deutschen Bundestag bei zentralen Themen nicht einig.

Am offensichtlichsten wird das bei der Frage, wie man in Zukunft mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) umgehen will. Die Fraktion der FDP fordert mit Unterstützung der Fraktion der CDU/CSU die Trennung der internen Gewinnabführungsverträge, was in aller Entschiedenheit vom zuständigen christlich-sozialen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung abgelehnt wird. Am Ende kam es zu „Ramsauers Bahnreförmchen" (vgl. Frankfurter Rundschau, 17. März 2011), indem es einen sogenannten Finanzierungskreislauf Schiene geben soll, was in der Realität bedeutet, dass die DB AG in Form einer ansteigenden Bahndividende Gelder aus ihrem Gewinn

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 7. Oktober 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

in den Bundeshaushalt abführt und davon lediglich einen Teil für Investitionen in die Schieneninfrastruktur vom Bund zurückerhält. Das ist Prinzip „Rechte Tasche – linke Tasche".

Der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gibt sich gern volksnah und verliert sich dabei im Kleinklein. Oft bleibt es bei Appellen wie dem Aufruf an die Bundesländer, Baustellen besser zu koordinieren oder der Ankündigung, sogenannte Elefantenrennen von Lkw auf Bundesautobahnen künftig verhindern zu wollen.

Aufgefallen ist der Bundesminister lediglich durch seinen Auftrag an die Beamtenschaft seines Bundesministeriums, künftig auf englische Begrifflichkeiten zu verzichten. Eine entsprechende Taskforce wurde eingerichtet. Im gleichen Atemzug wurde angekündigt, eine nationale Salzreserve für den Winter prüfen zu lassen. Selbst sie wurde nicht umgesetzt.

Auch die Medien stellen inzwischen fest: „Das ist nichts als Stammtischgerede, die Versäumnisse liegen woanders." (vgl. www.stern.de, 29. Juli 2011). Die großen Themen und Linien der Verkehrs- und Baupolitik sind nicht die Herzensangelegenheit des Bundesministers.

Umbau des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

1. Wie begründet die Bundesregierung das Vorgehen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer zu Beginn der Legislaturperiode Ende 2009/Anfang 2010, sechs Abteilungsleiter des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen, und welche Kosten sind durch diese Maßnahme für den Bundeshaushalt entstanden, angesichts des Umstands, dass alle ehemaligen Abteilungsleiter „einige Monate ihr volles Gehalt, 9 017 Euro pro Monat" erhalten haben und danach lebenslang „ihr Ruhegehalt, in der Regel 71,75 Prozent davon, also rund 6 500 Euro im Monat" erhalten (vgl. Saarbrücker Zeitung, 18. November 2009)?

Das Vorgehen erfolgte gemäß den Bestimmungen in § 54 des Bundesbeamtengesetzes. Sinn dieser Regeln ist es, Schlüsselfunktionen eines Ressorts so zu besetzen, dass Regierungspolitik auf der Basis des jeweiligen Koalitionsvertrages wirksam durchgesetzt werden kann. Dementsprechend hat zum Beispiel der frühere Bundesverkehrs- und -bauminister Franz Müntefering 1998 acht Abteilungsleiter des damaligen Bundesverkehrsministeriums entlassen. Die Bezüge der ausgeschiedenen Abteilungsleiter während des einstweiligen Ruhestandes richten sich nach § 4 Absatz 1 des Bundesbesoldungsgesetzes, §§ 4 und 14 des Beamtenversorgungsgesetzes.

2. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass der Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Prof. Klaus-Dieter Scheurle für die Abteilung Landverkehre des BMVBS und damit für die Prüfung eines Börsengangs der DB AG verantwortlich ist und gleichzeitig in seiner vorherigen Tätigkeit als Direktor im Investmentbanking bei der Bank Credit Suisse First Boston ebenfalls für Beraterverträge im Zusammenhang mit dem 2008 abgesagten Börsengang der DB AG zuständig war, und wie bewertet die Bundesregierung entsprechende Interessenkonflikte in seiner heutigen Beschäftigung, die sich aus der privatwirtschaftlichen Tätigkeit von Prof. Klaus-Dieter Scheurle vor 2009 ergeben (vgl. Süddeutsche Zeitung, 6. November 2009)?

Ein Interessenkonflikt ist nicht einmal im Ansatz erkennbar.

3. Wie viele Stellen, Referate und Unterabteilungen sind bereits seit 2009 und werden noch bis 2015 auf welche Art und Weise im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aufgrund der globalen Minderausgabe von 2 Prozent (vgl. WirtschaftsWoche, 2. November 2009) gestrichen, um die Ankündigung des Bundesministers Dr. Peter Ramsauer, den „gewaltigen Unterbau effizienter zu machen“, umzusetzen?

Es besteht kein Zusammenhang zwischen der globalen Minderausgabe und organisatorischen Änderungen im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Die Einsparung von Planstellen und Stellen und damit von Personal erfolgt über die haushaltsgesetzliche Einsparung. Im BMVBS werden in den Jahren 2009 bis Ende 2011 insgesamt 48,5 Planstellen und Stellen durch Einsparung weggefallen sein. Bezieht man den nachgeordneten Bereich mit ein, sind es insgesamt 909 Planstellen und Stellen.

Unterfinanzierung der Infrastruktur

4. Warum hat die Bundesregierung in ihre Entwürfe der Bundeshaushalte 2011 und 2012 entgegen der Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass er dafür kämpfe, „dass in den nächsten Jahren jeweils ein Betrag von rund elf Milliarden Euro für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zur Verfügung steht“, lediglich kraftlos unter 10 Mrd. Euro eingestellt (vgl. LEIPZIGER VOLKSZEITUNG, 9. März 2010)?

5. Warum hat die Bundesregierung in ihren Entwürfen für die Bundeshaushalte 2010 und 2011 im Vergleich zum Bundeshaushalt 2009 die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur abgesenkt, wenn der Bundesverkehrsminister zu Recht betonte „gerade in wirtschaftlichen Krisenzeiten dürfen wir im Verkehrs- und Baubereich nicht weniger investieren“ (vgl. Handelsblatt, 8. März 2010)?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung stabilisiert die Verkehrsinvestitionen auf hohem Niveau. Der Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2012 sieht insgesamt rd. 10,0 Mrd. Euro für Investitionen bei den „klassischen“ Verkehrsträgern (Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen, Kombinierter Verkehr) vor. Damit stehen hierfür mehr Mittel zur Verfügung als im laufenden Jahr (rd. 9,7 Mrd. Euro) sowie in den Jahren vor der Finanz- und Konjunkturkrise.

Unter Berücksichtigung der Investitionsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie sonstiger Investitionen im Verkehrsbereich stehen im Regierungsentwurf 2012 rd. 11,9 Mrd. Euro für diesen Bereich zur Verfügung.

6. Warum hat die Bundesregierung bei den parlamentarischen Verhandlungen über den Bundeshaushalt 2010 nicht die Kürzungen bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs um 80 Prozent verhindert, wenn doch der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer sich gegenüber den Mitgliedern des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages mit den Worten „Kombinierter Verkehr? Das ist mein Ding!“ geäußert haben soll und somit seine Unterstützung für eine weitere hohe Förderung signalisiert hatte (vgl. DER SPIEGEL, 8. März 2010)?

Es ist zutreffend, dass sich der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer für die Förderung des Kombinierten Verkehrs einsetzt. Der Deutsche Bundestag hat beschlossen, disponible Mittel im gesamten Bundeshaushalt 2010 zu kürzen, so auch im Kombinierten Verkehr. Dabei ist zu beachten, dass zu dem

im Haushalt 2010 eingestellten Mittelansatz in Höhe von insgesamt 89,6 Mio. Euro noch nicht gebundene Mittel aus dem so genannten Konjunkturpaket II zur Verfügung gestellt werden konnten. Im Bundeshaushalt 2011 wurde eine deutliche Stärkung der Förderung des Kombinierten Verkehrs auf rd. 112,3 Mio. Euro vorgesehen.

7. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers, „nur noch Projekte [im Verkehrsbereich] mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von mindestens vier“ umzusetzen (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 29. März 2010) nicht realisiert?

Im Schnitt beträgt das durchschnittliche Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs 4,7. Da das NKV nicht alleiniger Maßstab für die Dringlichkeit eines Projekts ist, sondern gleichrangig auch netzkonzeptionelle, raumordnerische, städtebauliche und ökologische Aspekte zu betrachten sind, hat der Gesetzgeber auch einzelne Projekte mit einem niedrigeren NKV in den Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans eingestellt.

Die Realisierung der Projekte erfolgt unter Berücksichtigung der erreichbaren Baureife und der finanziellen Möglichkeiten.

8. Warum hat die Bundesregierung trotz der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vom 22. März 2010, dass „eine Entscheidung [über die rechtlichen Voraussetzungen für eine Kreditfähigkeit der VIFG] […] bis Mitte des Jahres [2010] zusammen mit den Weichenstellungen für künftige Haushalte fallen“ wird, bis dato noch keine entsprechende gesetzliche Initiative ergriffen (vgl. Frankfurter Rundschau, 22. März 2010)?

Die Prüfung dieses sehr komplexen Sachverhalts, die nicht nur unter verkehrspolitischen, sondern auch unter haushalts- und finanzpolitischen Gesichtspunkten sowie unter Wirtschaftlichkeitsaspekten zu erfolgen hat, ist noch nicht abgeschlossen.

9. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 durch erhöhten finanziellen Mitteleinsatz in den westdeutschen Bundesländern den vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer festgestellten „erheblichen Nachholbedarf, etwa bei Investitionen und Erhalt in den alten Ländern“ befriedigt, und wie viele Mittel wurden zwischen 1998 und 2009 in den alten Bundesländern in die Verkehrswege investiert (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?

Im Jahr 2010 flossen rd. 73 Prozent der Verkehrsinvestitionen in die westdeutschen Bundesländer. Zwischen 1998 und 2009 wurden rd. 72 Mrd. Euro in die Schienenwege des Bundes, die Bundesfernstraßen und die Bundeswasserstraßen der westdeutschen Bundesländer investiert (2009 einschließlich der im Einzelplan 12 veranschlagten Mittel aus dem Konjunkturpaket I):

Jahr	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mrd. Euro	4,5	4,9	5,0	5,6	6,0	5,9	5,6	6,0	6,4	6,8	6,9	7,7

10. Warum sind nach Ansicht der Bundesregierung die vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer benannten Verkehrsprojekte zum Ausbau des Kölner Autobahnrings und der A1 vorrangige Projekte des sogenannten Aufbaus West, und warum alle anderen Projekte des Vordinglichen Be-

darfs der Bedarfspläne Straße und Schiene nicht (vgl. WELT am SONNTAG, 8. November 2009)?

Der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat im Herbst 2011 in verschiedenen Interviews deutlich gemacht, dass dort investiert werden muss, wo es notwendig ist. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass es nach 1990 erforderlich war, insbesondere in den Ausbau der desolaten Verkehrsinfrastruktur in den neuen Ländern zu investieren und dass dies teilweise zu Lasten des Ausbaus und der Erhaltung der Verkehrswege in den alten Ländern ging. Beispielhaft für diese zurückgestellten Investitionen nannte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer den mehrstreifigen Ausbau des Kölner Autobahnrings und den sechsstreifigen Ausbau der A 1. Gleichzeitig wies er in dem zitierten Artikel darauf hin, dass auch viele weitere Vorhaben dringend realisiert werden müssten.

11. Was sind die Gründe dafür, dass entgegen den Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, die folgenden Verkehrsprojekte vorrangig umzusetzen (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009), beim Ausbau der Rheintalbahn von Karlsruhe nach Basel, beim weiteren Ausbau der A 1 sowie der Festen Fehmarnbeltquerung und deren Hinterlandanbindung Stillstand herrscht?

Entgegen der Annahme der Fragesteller schreitet die Umsetzung der genannten Aus- und Neubauvorhaben voran.

Beim Vorhaben Ausbaustrecke/Neubaustrecke (ABS/NBS) Karlsruhe–Basel laufen derzeit die Bauarbeiten in den Planfeststellungsabschnitten (PFA) 9.1 (Katzenbergtunnel) und 9.2 (Haltingen–Weil). Die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels kann voraussichtlich im Dezember 2012 erfolgen. Auch für den PFA 9.3 (Basel Badischer Bahnhof) ist die Finanzierung bereits gesichert; es fehlt noch das Baurecht durch die Schweizer Behörden.

Im Zuge der A 1 sind seit 2004 rd. 250 Kilometer Neubau und Erweiterung mit einem Investitionsvolumen von rd. 2,1 Mrd. Euro fertiggestellt worden oder derzeit im Bau.

Gemäß dem Staatsvertrag zwischen Dänemark und Deutschland plant, baut und betreibt Dänemark die Fehmarnbeltquerung. Die deutschen Hinterlandanbindungen sollen entsprechend der zeitlichen Vorgaben des Staatsvertrags zur Fertigstellung der Fehmarnbeltquerung 2020 in Betrieb gehen. Seit Herbst 2010 erfolgen die Voruntersuchungen für ein Raumordnungsverfahren zur Schienenhinterlandanbindung der festen Fehmarnbeltquerung. Die Baureife wird für 2016 angestrebt.

12. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Wir werden zusätzliche Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster einbauen“ (vgl. Hamburger Abendblatt, 28. April 2010), erreichen, wenn die Mittel im Bundeshaushalt sich seit 2009 im jährlichen Volumen nicht erhöht haben und gleichzeitig die Zahl der Ansprüche auf Lärmschutz noch gestiegen ist, da die Auslösewerte im Straßenbau um 3 Dezibel gesenkt wurden?

Durch die Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen im Jahre 2010 können im Rahmen der verfügbaren Mittel insgesamt mehr vom Straßenverkehrslärm Betroffene zu einem früheren Zeitpunkt besser vor Straßenverkehrslärm geschützt werden.

13. Warum hat die Bundesregierung seit 2010 in die Entwürfe für die Bundeshaushalte keine 1,5 Mrd. Euro für den Lärmschutz an Bundesfernstraßen eingestellt, obwohl der zuständige Bundesminister sich öffentlich mit der Ankündigung zitieren lässt: „Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer will die Belastung für Anwohner von Autobahnen verringern – und dafür 1,5 Mrd. Euro ausgeben“ (vgl. Hamburger Abendblatt, 28. April 2010)?

Die Summe von etwa 1,5 Mrd. Euro stellt den ungefähren Gesamtbetrag dar, der abgeschätzt wurde, um alle aus heutiger Sicht vorhandenen Fälle mit Überschreitungen der Auslösewerte für die Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen abzuarbeiten.

Schienenverkehr

14. Schließt die Bundesregierung eine Privatisierung der DB AG in dieser Legislaturperiode aus, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer betont, dass „überzogene Privatisierungsbemühungen die Passagiere gefährden“ und dass „man das Unternehmen [DB AG] so ausgepresst [habe], dass am Ende Achsen und Bremsen auf Verschleiß gefahren wurden (vgl. Hamburger Abendblatt, 7. Dezember 2009)?

15. Hat die Bundesregierung mit den Vorbereitungen für eine Privatisierung der DB AG im Herbst 2010 begonnen, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass zu diesem Zeitpunkt spätestens die Vorarbeiten begonnen haben müssten, um bis 2013 zu einem Abschluss der Privatisierung zu kommen (vgl. DER SPIEGEL, 23. September 2010)?

16. Ist die Bundesregierung der gleichen Ansicht wie der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, der öffentlich erklärt, dass eine Privatisierung der DB AG keinen Sinn machen würde, da in dem Fall die jährliche Bahndividende zur Sanierung des Bundeshaushalts wegfallen würde und ein einmaliger Erlös aus einer Privatisierung die Bundesregierung zwingen würde, noch mehr zu sparen (vgl. DER SPIEGEL, 23. September 2010)?

    Wenn nicht, warum?

Die Fragen 14, 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung für eine ertragsoptimierte Privatisierung der Transport- und Logistiksparten der Deutschen Bahn AG (DB AG) wird fortgesetzt. Derzeit sind die Voraussetzungen insbesondere aufgrund der Situation der Kapitalmärkte nicht gegeben.

17. Wird die Bundesregierung die Trennung von Netz und Betrieb bei der DB AG nicht weiter verfolgen, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer ankündigt, „wenn die Selbstverpflichtung [durch die DB AG mehr Geld in die Infrastruktur zu investieren] funktioniert, sehe ich keinen Grund, die Trennung von Netz und Betrieb weiter zu forcieren“ (vgl. Süddeutsche Zeitung, 8. November 2010)?

Derzeit steht eine Trennung von Netz und Betrieb bei der DB AG nicht auf der Tagesordnung.

18. Werden die Klimaanlagen und die sonstigen technischen Anlagen der von der DB AG bestellten ICx-Züge den technischen Ankündigungen des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer gerecht werden, der in der Öffentlichkeit betonte: „Wir wollen unsere Bahntechnologie ja auch in Ländern mit plus 30 oder mit minus 30 Grad verkaufen“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Nach Informationen der DB AG kommen bei den bestellten Zügen der Baureihe ICx bewährte Komponenten zum Einsatz, die bereits in verschiedenen Ausstattungs- und Ausrüstungsvarianten in anderen Zugserien international erfolgreich im Einsatz sind. Das technische Konzept der ICx ist laut Herstellerangaben für den Einsatz in Umgebungstemperaturen von –25 Grad Celsius bis +45 Grad Celsius ausgelegt.

19. Wie haben sich, in absoluten und prozentualen Zahlen, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Zuverlässigkeit – das sind die Vorgaben, die ich als Vertreter des Eigentümers Bund an das Unternehmen [DB AG] stelle“, in den Jahren 2009, 2010 und 2011 die Verspätungen in allen Sparten des Schienenpersonenverkehrs der DB AG (unterteilt nach Monaten) entwickelt (vgl. Handelsblatt, 24. März 2010)?

Die DB AG veröffentlicht neuerdings Pünktlichkeitswerte für den Personenverkehr nach Geschäftsfeldern im Internet.

20. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das Wachstum des Güterverkehrs bis 2050 um 50 Prozent „vollständig auf die Schiene zu bekommen“, angesichts der fehlenden Kapazitäten des Schienennetzes und der fehlenden Investitionsmittel erreichen (vgl. Süddeutsche Zeitung, 24. Dezember 2009)?

Neben einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur ist noch mehr Wettbewerb auf der Schiene erforderlich, um die mit der Bahnreform begonnene erfolgreiche Entwicklung fortzusetzen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP wurden wichtige Eckpunkte zur Stärkung des Wettbewerbs verankert. Die Bundesregierung überarbeitet das Regulierungsrecht im Allgemeinen Eisenbahngesetz und wird die Bundesnetzagentur als Regulierungsbehörde weiter stärken. Speziell im Güterverkehr setzt sie die Förderung des Kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlussverkehrs fort.

21. Welche „völlig neuen Strecken“ hat die Bundesregierung seit 2009 im Schienenverkehr angefangen zu bauen, die der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer am 29. Dezember 2009 öffentlich angekündigt hat (vgl. Süddeutsche Zeitung, 29. Dezember 2009)?

Seit 2009 wurden neben neuen Bauabschnitten der ABS/NBS Karlsruhe–Basel für die Realisierung folgender Projekte die finanziellen Voraussetzungen geschaffen: Anbindung des im Bau befindlichen Jade-Weser-Ports auf der Schiene durch Verlängerung und zweigleisigen Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven, Bundesanteil an Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm, ABS Hildesheim–Großgleidingen und Stelle–Lüneburg, Umschlagbahnhöfe Köln-Eifeltor, Regensburg Ost und Duisburg-Ruhrort Hafen, Umbau des Mainzer Nordkopfes, Elektrifizierung Reichenbach–Hof, Ausbau Knoten Erfurt und Strecke Berlin–Cottbus. Diese Infrastrukturmaßnahmen eröffnen nach Fertigstellung neue verkehrliche Potentiale für den Güter- und Personenfernverkehr.

22. Wie groß ist der finanzielle Bedarf bis 2015 zur Umsetzung aller Schienenneubauprojekte des Bundesverkehrswegeplans?

Der Bundesverkehrswegeplan ist kein Finanzierungsplan. Die dort aufgeführten Projekte werden sukzessive im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel realisiert. Da nicht für alle Neubauvorhaben bis 2015 Planungen vorliegen bzw. die Erlangung des Baurechts erreicht wird, kann auch kein in diesen Zeitraum fallender Finanzbedarf für die Umsetzung aller Neubauvorhaben benannt werden.

23. Wie will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, in den nächsten zehn Jahren den Bahnlärm um 50 Prozent senken zu wollen, wenn gleichzeitig die Fördermittel in den Entwürfen für die Bundeshaushalte 2010, 2011 und 2012 nicht erhöht wurden, umsetzen (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. Februar 2010)?

Im Nationalen Verkehrslärmschutzpaket II (NVP II) vom August 2009 hat das BMVBS das Ziel formuliert, die Belästigung durch Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2008 bis zum Jahr 2020 um 50 Prozent zu senken. Dieses Ziel bezieht sich auf die Lärmbrennpunkte in besiedelten Bereichen; im Schienenverkehr sind dies die hoch belasteten Strecken des Güterverkehrs. Es soll durch ein im NVP II beschriebenes Bündel von Maßnahmen schrittweise erreicht werden. Dazu gehört die in der Frage angesprochene Lärmsanierung an Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes, für die – trotz der angespannten Haushaltslage – nach dem Regierungsentwurf zum Bundeshaushalt 2012 wie schon in den Vorjahren 100 Mio. Euro zur Verfügung stehen sollen. Die lärmabhängige Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG wird ein weiterer Schritt zur Bekämpfung des Bahnlärms sein und bereits 2012 eingeführt werden.

24. Wann hat die Bundesregierung gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, bis Herbst 2010 ein Konzept vorzulegen, aus dem hervorgeht, wie die Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen/Niedersachsen weiter betrieben oder tatsächlich zurückgebaut wird, ein entsprechendes Papier zur Zukunft des Transrapids vorgelegt (vgl. Handelsblatt, 9. März 2010)?

    Wenn nicht, warum liegt es selbst im Herbst 2011 noch nicht vor?

Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat im Rahmen der Bereinigungssitzung zum Bundeshaushalt 2011 am 11. November 2010 beschlossen, dass die Transrapid-Versuchsanlage Emsland (TVE) für den Bund abzuwickeln ist. Entsprechend dem im Februar 2011 erstellten Konzept sind im Regierungsentwurf 2012 Ausgabemittel für den Rückbau der TVE vorgesehen. Die Zuwendungen für den Betrieb der Anlage werden mit Ablauf 2011 eingestellt.

25. Welche Kaufzusagen für den Transrapid liegen der Bundesregierung aus den Ländern Brasilien, USA, China und Türkei vor, die laut Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer im Frühjahr 2010 potentielles Interesse an der Schwebezugtechnologie hätten (vgl. General-Anzeiger, 28. April 2010)?

Der Verkauf der Magnetschwebebahntechnologie obliegt deren Herstellern.

26. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 ergriffen, um die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „die Aufsicht über die Eisenbahnunternehmen weiter zu verbessern“, umzusetzen (vgl. Hamburger Abendblatt, 7. Dezember 2009)?

Durch die Eisenbahnaufsicht wird die Beachtung des einschlägigen EU-Rechts, des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und der darauf beruhenden Rechtsverordnungen sichergestellt. Dabei ist es primäre Aufgabe der Eisenbahnaufsichtsbehörden, die Einhaltung der gesetzlichen Sicherheitspflichten zu überwachen und Gefahren abzuwehren, die aus dem Betrieb einer Eisenbahn entstehen oder von den Betriebsanlagen ausgehen.

Die Eisenbahnen werden durch die behördliche Überwachung nicht von ihrer Verantwortung gemäß § 4 Absatz 1 AEG entbunden, denn die materiellen Sicherheitspflichten liegen bei den Eisenbahnunternehmen und nicht bei der Aufsichtsbehörde. Mit einer Änderung des AEG werden jetzt die Sicherheitspflichten den Eisenbahnen, sonstigen Haltern von Eisenbahnfahrzeugen und Herstellern derart zugeordnet, dass sie der europäischen Sicherheitsrichtlinie entsprechen und darüber hinaus die Marktgegebenheiten widerspiegeln. Das Gesetzgebungsverfahren läuft derzeit.

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) hat aufgrund der Erkenntnisse aus der Verwaltungspraxis der letzten Jahre und aufgrund neuer europäischer Vorgaben die Prozesse der Eisenbahnaufsicht neu gestaltet. Sowohl im Bereich der Eisenbahnaufsicht über bauliche Anlagen als auch über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen sind Anfang 2010 neue Verwaltungsverfahren in Kraft getreten.

27. Wie viele Bahnhöfe sind im Jahr 2010 hergerichtet worden, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass im Jahr 2010 damit begonnen wird, 1 100 Bahnhöfe in Deutschland zu renovieren (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Die DB Station&Service AG hat hierzu mitgeteilt, dass in 2010 an 820 Bahnhöfen Maßnahmen durchgeführt wurden.

Straßenverkehr

28. Wann wird die Bundesregierung eine Expertenkommission zur Reform der Infrastrukturfinanzierung einsetzen, die der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im November 2009 mit den Worten: „Wir wollen, dass das Straßennetz stärker durch die Nutzer finanziert wird. Die Lkw-Maut war ein Anfang. Dazu werden wir in Kürze eine Expertenkommission einrichten“ angekündigt hat, und wenn nicht, warum nicht (vgl. Passauer Neue Presse, 5. November 2009)?

Bund und Länder haben gemeinsam eine Kommission Verkehrsinfrastruktur gegründet. Die Kommission wird sich demnächst konstituieren. Ziel der Kommission ist, Vorschläge für eine innovative Infrastrukturfinanzierung für alle Verkehrsträger zu erarbeiten. In der nächsten Verkehrsministerkonferenz am 18./19. April 2012 wird die Kommission einen ersten Zwischenbericht vorlegen.

29. Welche Bundesfernstraßen hat der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeint, als er zum 20. Jubiläum des Falls der Berliner Mauer erklärte, dass er den Aufbau West vorantreiben wolle und bei Bundesautobahnen ein Ausbauzustand herrsche, „der quasi als Nachkriegs-

zustand bezeichnet werden muss“ (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 10. November 2009)?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

30. Wie hat die Bundesregierung seit 2009 den Zustand der Bundesfernstraßen in den westdeutschen Bundesländern, der nach Aussagen von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, „einen Ausbauzustand, der quasi als Nachkriegszustand bezeichnet werden muss“, auf das Ausbauniveau von 2011 verbessert (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 10. November 2009)?

Der bis 2009 entstandene Rückstand bei den Erhaltungsinvestitionen für Bundesfernstraßen in den westdeutschen Ländern kann nicht innerhalb von zwei Jahren aufgeholt werden. Die Bundesregierung hat im Jahr 2010 rd. 75 Prozent der Erhaltungsinvestitionen in den westdeutschen Bundesländern investiert.

31. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „die zeitliche Differenzierung der Mauthöhe ein sinnvoller Gedanke“ ist, seit 2009 nicht umgesetzt, und wann wird es zu einer zeitlichen Differenzierung der Lkw-Maut kommen (vgl. WirtschaftsWoche, 2. November 2009)?

Das erwähnte Zitat besteht aus vier Sätzen und lautet vollständig wie folgt: „Grundsätzlich ist die zeitliche Differenzierung der Mauthöhe ein sinnvoller Gedanke. Aber wir müssen damit in der Realität tatsächlich eine Lenkungswirkung erreichen. Hier müssen wir uns genau anschauen, ob es ausreichend verlagerbare Verkehre gibt. Ich kann mir nämlich nicht vorstellen, dass Transporte freiwillig in Stau gefährdete Zeiten gelegt werden, wenn sie auch zu anderen Zeiten durchführbar wären.“

Eine zeitlich gestaffelte Maut zur Stauvermeidung wurde nach eingehender Prüfung als Lösungsansatz verworfen und nicht in den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik, der in enger Abstimmung mit den betroffenen Verbänden erstellt wurde, aufgenommen.

Maßgeblich war die Einschätzung, dass Verlagerungseffekte und entsprechende Umwelteffekte nur gering sein dürften, da der Güterverkehr u. a. an Verladezeiten gebunden ist und die Lenk- und Ruhezeiten Restriktionen darstellen. Zudem würde einseitig der Transitverkehr begünstigt werden.

32. Wann wird die Bundesregierung das sogenannte Mautschiedsverfahren zu einem Abschluss bringen und damit das Ergebnis der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vorlegen, der bereits Anfang 2010 betonte: „Der Bund setzt alles daran, dass wir zu einem Ende kommen“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Die Bundesregierung verweist auf ihre schriftliche Beantwortung (Plenarprotokoll 17/126, S. 14950 D, Anlage 7) der Frage des Abgeordneten Uwe Beckmeyer für die Fragestunde am 21. September 2011 (Bundestagsdrucksache 17/6994, Frage 10).

33. Wird die Bundesregierung die Lkw-Maut auf vierspurigen Bundesstraßen im Jahr 2011 einführen und damit die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, diese noch möglichst in 2011 einzuführen (vgl. FOCUS, 21. Juni 2010), umsetzen, obwohl ab Vertragsabschluss

laut Aussagen von Vertretern der Bundesregierung noch acht Monate bis zum Start als Vorbereitungszeit eingerechnet werden müssten, und wenn nicht, warum nicht?

Da die Vertragsverhandlungen mit dem Mautbetreiber noch andauern, kann die Lkw-Maut auf mindestens vierstreifigen Bundesstraßen im Jahr 2011 noch nicht erhoben werden.

34. Warum hat die Bundesregierung nicht parallel zu den Verhandlung mit dem Mautkonsortium Toll Collect gleichzeitig als sogenannten Plan B eine öffentliche Ausschreibung vorbereitet, um bei einem Scheitern der Verhandlungen sofort mit der Ausschreibung beginnen zu können?

Von Anbeginn war Ziel der Bundesregierung, das bestehende Mautsystem für Autobahnen auf die zu bemautenden Bundesstraßen auszuweiten. Falls die Vertragsverhandlungen nicht erfolgreich durchgeführt werden sollten, wären mögliche Alternativen vertieft zu prüfen.

35. Wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode mit der Vorbereitung der Einführung einer Pkw-Maut, angesichts des öffentlichen Bekenntnisses des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Es ist richtig, dass ich das Für und Wider einer Pkw-Maut von Fachleuten meines Ministeriums überprüfen lasse“, beginnen, und wenn nicht, warum nicht (vgl. www. chiemgau-online.de, 5. Juli 2011)?

36. Warum werden im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Modelle für die Einführung einer Pkw-Maut erarbeitet, wenn der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gegenüber der Öffentlichkeit betont, dass es „keine aktiven Prüfaufträge“ gibt (vgl. Berliner Zeitung, 12. Dezember 2009)?

Die Fragen 35 und 36 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVBS beschäftigt sich aktiv mit der Zukunftsfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung und bewertet sowie bearbeitet dafür verschiedene Konzepte.

37. Hat es seit der Bundestagswahl 2009 auf Arbeitsebene ein Gespräch zwischen Mitarbeitern des Bundesverkehrsministeriums und der Firma Ages zum Thema Pkw-Maut gegeben, und was war der Inhalt des Gesprächs (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 9. Dezember 2009)?

38. Haben Mitglieder der Hausleitung, wie Bundesminister, Staatssekretäre, Abteilungsleiter, Referenten der Leitungsabteilung, von dem Termin zwischen der Firma Ages und Mitarbeitern des Bundesverkehrsministeriums zu den Themen Infrastrukturfinanzierung und Pkw-Maut gewusst (vgl. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 9. Dezember 2009)?

Die Fragen 37 und 38 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein.

39. Warum hat die Bundesregierung im Januar 2011 entgegen der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, zusätzlich für die Beseitigung von Winterschäden an Bundesfernstraßen 2,2 Mrd. Euro aus-

zugeben, keine zu den in gleicher Höhe für den Erhalt von Bundesfernstraßen in den Bundeshaushalt eingestellten Mitteln bereitgestellt (vgl. Bild, 19. Januar 2011)?

Die in der Presse genannten „zusätzlichen" Mittel allein zur Beseitigung von Winterschäden beruhten auf einem Missverständnis. Für die Bundesfernstraßen stehen im Bundeshaushalt 2011 Erhaltungsmittel von insgesamt rd. 2,2 Mrd. Euro zur Verfügung, mit denen vorrangig auch die Beseitigung von Frost- und Winterschäden finanziert werden kann.

40. Hat die Bundesregierung im Jahr 2010 gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, für die Sanierung von Schlaglöchern eine 100-Mio.-Euro-Soforthilfe zu bewilligen, für den Bundeshaushalt 2010 eine außerplanmäßige zusätzliche Ausgabe eingestellt, oder handelte es sich dabei um einen Teil des bereits planmäßig in den Haushalt eingestellten Titels für Erhaltungsmaßnahmen bei Bundesfernstraßen (vgl. NEUE OSNABRÜCKER ZEITUNG, 4. Februar 2010)?

Die Länder erhalten vom Bund aus dem Bundeshaushalt jährlich erhebliche Summen für die Erhaltung der Bundesfernstraßen, so auch im damaligen Bundeshaushalt 2010. Seinerzeit hatte die Beseitigung der erheblichen Frostschäden des Winters 2009/2010 Priorität. In Anbetracht dessen hatte Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer entschieden, dass mit den Bundesfernstraßenmitteln damals 100 Mio. Euro vorrangig für Sofortmaßnahmen in diesem Zusammenhang an Autobahnen und Bundesstraßen zur Verfügung standen.

41. Welche verkehrlichen Einrichtungen hat der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer gemeint, als er infrage stellte, „ob wir millionenteure Überflughilfen für schwangere Fledermäuse wirklich brauchen", und welche finanzielle Summe hat die Bundesregierung seit 2009 für entsprechende Anlagen investiert (vgl. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 2. Februar 2010)?

Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen werden bei dem Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen errichtet, wenn diese nach den Vorgaben des Naturschutzrechts notwendig sind. Dazu können in begründeten Einzelfällen auch Querungshilfen für Fledermäuse gehören, wenn dadurch die Zerschneidung von wichtigen Flugkorridoren durch Straßen vermieden werden kann. Da diese Bauwerke Teil der Gesamtbaumaßnahme sind, können keine Angaben über die Höhe der Investitionen in diesem Bereich gemacht werden. Nach Kenntnis des BMVBS gibt es bisher drei Fledermausbrücken an Bundesfernstraßen.

42. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass im Rahmen von ÖPP-Verkehrsprojekten (ÖPP: Öffentlich-Private Partnerschaft) Aufgaben der Straßenmeistereien an den privaten Konzessionsnehmer oder einen von ihm beauftragten privaten Auftragnehmer übergehen, wenn der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer öffentlich bekennt: „Ich wäre zum Beispiel von größter Skepsis erfüllt, wenn wir die Aufgaben der Straßenmeistereien, unsere Fernstraßen Tag und Nacht bei Schnee und Eis befahrbar zu halten, in private Hände geben würden." (vgl. SUPERillu, 26. November 2009)?

Der Straßenbetriebsdienst ist ein Teil des Systems Straße, das aus Bau, Erhaltung und Straßenbetriebsdienst besteht. Die Einbeziehung des Straßenbetriebsdienstes in ÖPP-Projekte wird aus Projektsicht als sachgerecht erachtet, wobei

die letztendliche Entscheidung über die Einbeziehung projektspezifisch zu treffen ist. Eine Privatisierung des Betriebsdienstes geht damit jedoch nicht einher, denn den Privaten werden die Aufgaben Bau, Erhaltung und Betriebsdienst nur zur Ausführung überlassen, die staatliche Straßenbauverwaltung bleibt weiterhin nach außen verantwortlich und übernimmt daher Kontrollaufgaben gegenüber dem Privaten.

43. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Oktober 2010 entsprechend der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das Oligopol der Anbieter auf dem Streusalzmarkt aufzubrechen, ergriffen, und wie viele Anbieter von Streusalz gab es im Herbst 2010 und gibt es zum aktuellen Zeitpunkt (vgl. BERLINER KURIER, 11. Oktober 2010)?

Die Länder verwalten gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes die Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen) im Auftrag des Bundes. Der Winterdienst, zu dem auch die Streusalzbeschaffung zählt, wird von den Ländern in eigener Verantwortung wahrgenommen. Die Länder haben in Abstimmung mit dem Bund ihre Lagerkapazitäten deutlich aufgestockt. Die Salzlieferanten haben dem Bund zugesagt, die Nachfragesituation der kommenden Winterhalbjahre aufmerksam zu beobachten und die Reaktionszeiten im Falle eines Mehrbedarfs auch mit mittelfristiger Perspektive weiter zu optimieren. Die Länder schreiben die Salzbestellungen ab dem bekannten Schwellenwert europaweit aus, so dass der Wettbewerb sichergestellt ist.

44. Wie viele neue Elektroautos sind seit Oktober 2009 in Deutschland zugelassen worden, und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2009 für ein Ansteigen der Zahl der zugelassenen Elektroautos in Deutschland unternommen, um die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Das Elektroauto muss zum Massenvehikel werden“, angesichts von über 40 Millionen zugelassenen Pkw in Deutschland in die Tat umzusetzen?

Seit Oktober 2009 bis Ende August 2011 sind nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes 2 211 Elektroautos neu zugelassen worden, davon allein 1 624 in den ersten acht Monaten dieses Jahres. Bei Hybridfahrzeugen sind im angefragten Zeitraum 21 244 Fahrzeuge neu zugelassen worden.

Um die Serientauglichkeit und Markteinführung von Elektroautos zu beschleunigen, setzt die Bundesregierung auf ein breites Maßnahmenbündel:

Im Regierungsprogramm Elektromobilität der Bundesregierung vom 18. Mai 2011 ist vorgesehen, dass bis zum Ende der Legislaturperiode zusätzlich zu den 500 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II 1 Mrd. Euro für Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen in der Elektromobilität zur Verfügung gestellt werden.

Daneben sieht das Regierungsprogramm weitere Maßnahmen vor, insbesondere Erprobung und Demonstration der Elektromobilität zur Optimierung und Fokussierung von Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen.

Bis zum Jahre 2020 sollen so mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren.

45. Wann wird die Bundesregierung gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, der nach dem Vorbild des so genannten Australischen Modells eine neue Regulierung der Benzinpreise

in Deutschland versprochen hat, einen entsprechenden Gesetzentwurf in den Deutschen Bundestag einbringen (vgl. Bild, 30. Mai 2011)?

Die Prüfung innerhalb der betroffenen Ressorts – auch nach Gesprächen mit Vertretern der Mineralölwirtschaft, insbesondere den mittelständischen Mineralölunternehmen, sowie Verbraucherorganisationen – hat ergeben, dass das „Westaustralische Modell“ keine Verbesserung des Wettbewerbs ermöglicht.

46. Warum hat die Bundesregierung noch keine Initiative zur Reform der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) vorgelegt, obwohl der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer bereits im Februar 2010 angekündigt hat: „Die MPU muss transparent sein“ (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Medizinisch-psychologische Untersuchungen (MPU) sind ein wichtiges Mittel zur Eignungsbeurteilung von auffällig gewordenen Verkehrsteilnehmern. Sie sind für die Fahrerlaubnisbehörden eine entscheidungsvorbereitende Maßnahme, wenn es um die (Neu-)Erteilung oder Entziehung der Fahrerlaubnis geht. Auch auf dem Verkehrsgerichtstag im Jahre 2010 wurden sie deshalb als notwendige und unverzichtbare Maßnahme angesehen. Das BMVBS beabsichtigt, dieses Instrument ständig dem Stand der Wissenschaft entsprechend weiterzuentwickeln. Dabei wird ein Schwerpunkt auf eine weitere Verbesserung der Transparenz des Verfahrens und der Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse gelegt. Diese beiden Grundsätze werden bereits heute in der MPU angewandt.

47. Warum hat die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, das „Bundeszentralregister einfacher und transparenter [zu] gestalten“ noch nicht umgesetzt (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?

Die Reform des Verkehrszentralregisters (VZR) wird zurzeit vorbereitet. Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 17/7296 zu Frage 67 wird verwiesen.

48. Wie wird die Bundesregierung im Sinne der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „wer immer wieder vorsätzlich rücksichtslos fährt, muss besonders hart rangenommen werden“ und „umgekehrt sollte sorgfältig geprüft werden, ob man auch Bonuspunkte verteilen könnte“, das Punktesystem beim Verkehrszentralregister des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg ändern (vgl. OSTSEE-ZEITUNG, 5. Dezember 2009)?

Beide Gesichtspunkte werden in das Konzept zur Reform des VZR einfließen.

49. Um wie viel Prozent hat sich, angesichts der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, die Bauzeiten um 30 Prozent verkürzen zu wollen, durchschnittlich in Deutschland seit Oktober 2009 die Bauzeit bei Baustellen an Bundesfernstraßen verkürzt (vgl. Bild am Sonntag, 8. Februar 2010)?

Die Optimierung der Bauzeiten birgt ein erhebliches Potenzial, um die Verkehrsbeeinträchtigungen durch Autobahnbaustellen zu verringern. Je nach Art der durchzuführenden Arbeiten sind Bauzeitverkürzungen von bis zu 30 Prozent erreichbar. Zu diesem Zweck hat das BMVBS bereits Ende 2009 den Ländern, die für Planung und Durchführung der Arbeiten verantwortlich

sind, den Entwurf eines „Bauzeitenkatalogs“ zur Erprobung zur Verfügung gestellt. Aufbauend auf den Erfahrungen in der Pilotphase sowie bestehenden Regelungen wurde im Frühjahr 2011 der „Leitfaden zum Arbeitsstellenmanagement auf Bundesautobahnen“ eingeführt. Mit Vorgaben für die Planung und Durchführung von Arbeitsstellen kürzerer und längerer Dauer trägt er erheblich dazu bei, die Bauzeiten zu verkürzen und damit Eingriffe in den Verkehrsablauf weiter zu verringern.

Luftverkehr

50. Wird die Bundesregierung bei Einführung des europäischen Emissionshandels im Luftverkehr die Luftverkehrsteuer gemäß der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „die Abgabe übrigens nur so lange gelten [kann], bis die Branche 2012 in den europäischen Emissionshandel einbezogen wird“, im kommenden Jahr wieder abschaffen (vgl. Handelsblatt, 20. Juli 2010)?

Auch bei der Einbeziehung des Luftverkehrs in den europäischen Emissionshandel ist eine Abschaffung der Luftverkehrsteuer nicht vorgesehen. Hingegen wird wegen der Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem (EU-ETS) ab Januar 2012 allerdings anhand der Voraussetzungen von § 11 Absatz 2 des Luftverkehrsteuergesetzes eine Absenkung der Steuersätze geprüft. Sind die Voraussetzungen der Norm gegeben, wird der Steuersatz entsprechend abgesenkt.

51. Wird die Bundesregierung die Kriterien für die Festlegung von Flugrouten im Luftverkehrsrecht gemäß der öffentlichen Feststellung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Die Sicherheit steht an oberster Stelle. Danach kommt der Lärmschutz und erst dann wirtschaftliche Aspekte“ ändern und die aktuelle Rechtslage, auf deren Grundlage Lärmschutz und wirtschaftliche Aspekte derzeit gleichberechtigt nebeneinander stehen, entsprechend anpassen (vgl. B.Z., 5. November 2010)?

Das Luftverkehrsgesetz gibt in § 27c Absatz 1 vor, dass Flugsicherung der sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Luftverkehrs zu dienen hat. Im Weiteren gibt das Luftverkehrsgesetz in § 29b vor, dass beim Betrieb von Luftfahrzeugen vermeidbare Geräusche zu verhindern und unvermeidbare Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken sind; auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Oberste Priorität bei der Verfahrensplanung kommt der Sicherheit zu, die nicht gegen andere Kriterien abzuwägen ist. Neben dem Kriterium der Lärmvermeidung stehen die Kriterien geordnete und flüssige Verkehrsabwicklung sowie die Vermeidung unnötigen CO_2-Ausstoßes grundsätzlich gleichwertig nebeneinander. Die konkrete Priorisierung ist jedoch in jedem Abwägungsprozess individuell vorzunehmen.

Dass die Abwägung zwischen den genannten Belangen schwierig ist und keine mathematische Formel möglich erscheint, den optimalen Kompromiss zu berechnen, ist dabei unstrittig. Vor diesem Hintergrund sind die Aussagen von Bundesminister Dr. Peter Ramsauer zu verstehen, mit denen er zum Ausdruck bringen wollte, wie sehr ihm der Fluglärmschutz der Berliner Bevölkerung neben der geordneten, flüssigen und sicheren Verkehrsabwicklung am Herzen liegt.

52. Hat die Europäische Union nach anderthalb Jahren eine entsprechende europäische, rechtlich verbindliche Regelung eingeführt, die der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, dass „auf europäischer Ebene nun gemeinsame Standards [für Messverfahren und einheitliche Grenzwerte für den Luftverkehr bei erhöhter Aschekonzentration in der Luft] geschaffen werden, die im September 2010 bei der ICAO auf internationaler Ebene eingebracht werden sollen“, entspricht (vgl. LEIPZIGER VOLKSZEITUNG, 25. Mai 2010)?

Die EU-Mitgliedstaaten haben im Herbst 2010 auf der 37. Vollversammlung der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) an der Einführung international einheitlicher Verfahren zum Umgang mit Luftraumkontaminationen mitgewirkt. Angesichts der globalen Auswirkungen haben die EU-Mitgliedstaaten die Führungsrolle der ICAO bestätigt und ihr das Mandat erteilt, weltweit harmonisierte Verfahren einzuführen. Derzeit werden die einschlägigen Regelwerke überarbeitet. Die Ergebnisse sollen Mitte 2012 vorliegen. Auf europäischer Ebene wurde darüber hinaus eine Krisenzelle mit koordinierender, beratender und kommunizierender Funktion eingesetzt – EACCC (European Aviation Crisis Coordination Cell). Die EACCC wurde während des „Grimsvötn“-Ausbruchs aktiviert und erfüllte erstmals eine zentrale Koordinationsfunktion zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten. Die Europäische Agentur für Flugsicherheit – EASA entwickelt zurzeit „Lufttüchtigkeitsanweisungen“ mit Anforderungen an die Triebwerkhersteller, welche Maßnahmen im Falle einer Gefahr durch Vulkanasche zu ergreifen sind.

53. Welche Airlinechefs haben den Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer zu welchem Zeitpunkt während der erhöhten Aschekonzentration in der Luft im Frühjahr 2010 persönlich angerufen, die er laut seiner Aussage gegenüber der Wochenzeitung „DIE ZEIT“ alle mit Zeitangaben dokumentiert hat (vgl. DIE ZEIT, 3. Juni 2010)?

54. Zu welchem Zeitpunkt hatte der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer während der erhöhten Aschekonzentration in der Luft im Frühjahr 2010 persönlichen Kontakt per Handy und per SMS mit der Bundeskanzlerin und dem Chef des Bundeskanzleramtes angesichts des Umstandes, dass der Bundesminister laut seiner Aussage gegenüber der Wochenzeitung „DIE ZEIT“ alle entsprechenden Kontakte mit Zeitangaben dokumentiert hat (vgl. DIE ZEIT, 3. Juni 2010)?

Die Fragen 53 und 54 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer stand während des gesamten Zeitraumes in Kontakt mit Vertretern mehrerer Luftfahrtunternehmen. Außerdem bestand während des gesamten Zeitraumes ständiger Austausch zwischen Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und der Deutschen Flugsicherung GmbH (DFS) sowie dem Deutschen Wetterdienst. Auch mit der Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel und dem Chef des Bundeskanzleramtes Ronald Pofalla erfolgte eine regelmäßige telefonische Beratung.

55. Wird die Bundesregierung die Privatisierung der DFS Deutsche Flugsicherung in dieser Legislaturperiode nicht mehr umsetzen, wenn der zuständige Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer verkündet, dass er nicht zu den größten Privatisierungsbefürwortern gehöre (vgl. DER TAGESSPIEGEL, 7. Juni 2010)?

Hierzu wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD „Umsetzung des Koalitionsvertrages – Halbzeitbilanz der

Bundesregierung im Bereich Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ (Bundestagsdrucksache 17/7296, Fragen 52 und 53) verwiesen.

Wasserstraße Elbe

56. Was ist der Grund dafür, dass trotz der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, „Ich unterstütze die Elbvertiefung mit aller Kraft“, bisher mit der Vertiefung auch zwei Jahre später noch nicht begonnen worden ist (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009)?

57. Warum liegt entgegen der Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer vom 4. Dezember 2009, dass der Planfeststellungsbeschluss für die Vertiefung der Elbe bereits im Jahr 2010 vorliegen wird, der entsprechende Planfeststellungsbeschluss noch nicht vor (vgl. Hamburger Abendblatt, 4. Dezember 2009)?

Die Fragen 56 und 57 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bund und die Freie und Hansestadt Hamburg setzen sich weiterhin mit Nachdruck für die schnellstmögliche Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe ein. Dabei gilt, dass der Planfeststellungsbeschluss zügig, aber auch mit der notwendigen Sorgfalt erstellt wird. Die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörden müssen einer gerichtlichen Überprüfung standhalten.

Im Planfeststellungsverfahren ist eine sogenannte Abweichungsprüfung erforderlich geworden, da erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf Fauna-Flora-Habitat(FFH)-Gebiete nicht auszuschließen waren. Die Planfeststellungsbehörden des Bundes und der Freien und Hansestadt Hamburg haben daher in diesem Zusammenhang im Sommer 2010 erneut die Öffentlichkeit beteiligt. Des Weiteren wurde Ende 2010 die Europäische Kommission um eine Stellungnahme gebeten, die aufgrund der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf eine prioritäre Art in den Schutzgebieten erforderlich ist.

Die Stellungnahme der Europäischen Kommission wird in Kürze erwartet. Die Planfeststellungsbehörden werden den jeweiligen Beschluss nach Eingang der Stellungnahme der Europäischen Kommission umgehend fertigstellen.

Stadtentwicklung und Bauwesen

58. Welche gesetzliche Initiative hat die Bundesregierung bisher unternommen, um im Sinne des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, der im August 2010 ankündigte, „Wir werden dem Mietnomadentum wirksam begegnen“, aktiv zu werden (vgl. FOCUS, 16. August 2010)?

Zur Umsetzung des Auftrags aus der Koalitionsvereinbarung „dem Mietnomadentum wirksam begegnen“ hat das BMVBS gemeinsam mit dem Bundesministerium der Justiz eine Studie durchführen lassen. Zur besseren Durchsetzbarkeit der Vermieterrechte gegen sog. Mietnomaden plant die Bundesregierung derzeit Änderungen im Zivilprozessrecht und im Zwangsvollstreckungsrecht, die in Kürze im Entwurf eines Mietrechtsänderungsgesetzes vorgestellt werden. Außerdem wird gemeinsam mit den wohnungswirtschaftlichen Verbänden geprüft, wie die Möglichkeiten der Information des Vermieters im Vorfeld eines Mietvertrages verbessert werden können.

59. Wann und mit welchem finanziellen Volumen wird die Bundesregierung das vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer angekündigte

„Sonderprogramm zur Förderung besonders innovativer Konzepte“, die der Verödung von Innenstädten entgegenwirken sollen, gestartet, und welche Programme der Städtebauförderung werden gleichzeitig in ihrem Fördervolumen gekürzt (vgl. www.moz.de, 5. Juli 2011)?

Bundesminister Dr. Peter Ramsauer hat das neue, von 2011 bis 2014 laufende Forschungsfeld des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus „Innovationen für Innenstädte“ am 8. Juni 2011 gestartet, gleichzeitig hat das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung den Projektaufruf veröffentlicht. Für das Forschungsfeld stehen Bundesmittel von 2,37 Mio. Euro zur Verfügung. Das neue Forschungsfeld steht in keinem Zusammenhang mit den Haushaltsanmeldungen zur Städtebauförderung.

60. Warum hat die Bundesregierung im Beschluss zum Bundeshaushalt 2012 nicht die Ankündigung des Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer umgesetzt, dass es zukünftig für die CO_2-Gebäudesanierung jährlich 2 Mrd. Euro geben sollte (vgl. Handelsblatt, 14. April 2011)?

Die Bundesregierung hat sich mit den Beschlüssen zur Energiewende über die Finanzierung von Maßnahmen für Klimaschutz und Energieeinsparung verständigt. Das Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ (EKF) ermöglicht zusätzliche Programmausgaben zur Förderung einer umweltschonenden, zuverlässigen und bezahlbaren Energieversorgung sowie zum Klimaschutz. Zunächst sind im EKF für das CO_2-Gebäudesanierungsprogramm trotz der schrittweisen Rückführung des strukturellen Defizits erhebliche Programmmittel in Höhe von 1,5 Mrd. Euro jährlich für die Jahre 2012 bis 2014 vorgesehen. Weiter wird Ende 2011 ein neues KfW-Programm „Energetische Stadtsanierung“ mit einem ersten Programmaufruf für gebäudeübergreifende (Quartiers-)Konzepte mit Mitteln aus dem Sondervermögen „Energie- und Klimafonds“ starten. Dafür stehen in den Jahren 2011 5 Mio. Euro und 2012 insgesamt 100 Mio. Euro bereit. Die Mittelbereitstellung über den EKF schafft Transparenz und Planungssicherheit für alle Investorengruppen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333